

**Presentación del documento “Eficiencia, seguridad y sostenibilidad:
Requerimientos para la introducción de los biocarburantes”**

AOP PIDE FLEXIBILIDAD PARA LA INTRODUCCION DE LOS BIOCARBURANTES

- *La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), con la colaboración técnica de la consultora Deloitte, ha elaborado un documento sobre el borrador de normativa para el fomento del uso de biocarburantes en el transporte.*
- *En opinión de los operadores, es preciso introducir criterios que garanticen una mayor eficiencia energética y ambiental, además de mejorar la protección del consumidor, desde el punto de vista de la calidad, la seguridad y la economía.*

El presidente de la Asociación Española de Operadores Petrolíferos (AOP), Dominique de Riberolles, y el socio de Deloitte, Rafael Cámara, han presentado el documento “Eficiencia, seguridad y sostenibilidad: Requerimientos para la introducción de biocarburantes”, en un acto en el que se han puesto de manifiesto los comentarios y recomendaciones de AOP en relación con el marco de fomento del uso de los biocarburantes en España, de acuerdo con la normativa vigente¹ y a partir de la propuesta presentada en su día por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

El documento que fue elaborado por AOP y sus empresas asociadas, contó con la colaboración técnica de Deloitte, que aportó su amplio conocimiento sobre la materia y una objetiva y necesaria visión externa. Este informe tiene como finalidad analizar el “Proyecto de Orden por la se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte” del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y fue presentado ante la Comisión Nacional de la Energía (CNE), con el fin de que sirviera como alegaciones de AOP al citado Proyecto de Orden, en el Consejo Consultivo de fecha 3 de octubre.

Para AOP, el marco que se implante en España debe responder, en primer lugar, a los dos grandes objetivos que se persiguen con el fomento de biocarburantes: la menor dependencia energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Por otro lado, la normativa debe ser lo menos onerosa posible, flexible, sencilla de cumplir y neutral, para que permita a los diferentes agentes del mercado competir libremente. Adicionalmente, se debe intentar favorecer al consumidor al máximo, tanto en términos de calidad, como en su seguridad y la de su vehículo.

En opinión de AOP, la actual redacción de la propuesta entra en cierta contradicción con algunos de estos objetivos:

¹ DIRECTIVA 2003/30/CE transpuesta al derecho español por el Real Decreto 61/2006 y por la Disposición Adicional 16ª de la Ley 34/1998.

- El establecimiento de obligaciones independientes para gasolinas y gasóleos no es eficiente, dados los siguientes factores: la dieselización del parque automovilístico, el mayor poder energético del biodiésel frente al bioetanol (en un 39%), la mayor contribución del biodiésel a la reducción de emisiones de efecto invernadero, el menor coste energético de la producción de biodiésel (en un 25%) y las menores dificultades logísticas para su transporte y distribución.
- Hay una falta de adecuación en el tiempo entre las obligaciones de introducción de biocarburantes y las especificaciones técnicas de los mismos. Por encima del 5% en volumen muchos vehículos actuales no pueden utilizarlos.
- Los operadores de productos petrolíferos no pueden obligar a los usuarios a comprar determinado carburante ni pueden imponer a los fabricantes de vehículos obligaciones en materia de diseño, fabricación o relaciones con sus clientes.
- La autorización para realizar mezclas en las estaciones de servicio, como ya ha puesto de manifiesto AOP en otras ocasiones, no garantiza la calidad de la mezcla ni la seguridad de la operación, al no disponerse en estas de los recursos necesarios para ello.
- Algunos mecanismos de orden técnico, como la acreditación de volúmenes, son excesivamente complejos y poco flexibles. En el caso de los pagos compensatorios, el mecanismo es, además, discriminatorio y podría provocar distorsiones, pues beneficia claramente al bioetanol.
- No se fijan requerimientos concretos de calidad ni se garantiza la correcta información al cliente final.

Por lo tanto, los operadores consideran que el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes debería recoger, para un logro más eficaz de objetivos, las siguientes recomendaciones:

- Objetivo único en cuanto al nivel de penetración de los biocarburantes, como se ha establecido en Alemania y Reino Unido, aprovechando con ello la mayor eficiencia derivada de la actual estructura del mercado.
- Pago compensatorio único, en línea con el objetivo único.
- Maximización de la incorporación de biodiesel y bioetanol vía ETBE, tanto por la estructura del mercado, como por su mayor eficiencia energética, ambiental y económica, para el caso de España.
- Acreditación expresa de los criterios que definen la sostenibilidad del carburante.
- Consistencia con la normativa técnica vigente en materia de calidad del carburante.
- Mayores garantías jurídicas para consumidores y agentes del mercado.
- Racionalidad en la mezcla y en las garantías de calidad de los biocarburantes.

En definitiva, en el documento presentado, AOP propone una serie de recomendaciones dirigidas a favorecer la consecución de los objetivos fijados, en línea con su permanente compromiso con las políticas comunitarias y nacionales destinadas a la reducción de la dependencia energética, así como con la obligación de reducción de gases de efecto invernadero fijada en el Protocolo de Kioto. Muestra de ello es el liderazgo en la incorporación de bioetanol (vía ETBE) desde el año 2000 y las plantas de biodiesel de varios asociados a AOP actualmente en construcción.



ExxonMobil

